



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CENTRO DE TREINAMENTO E DESENVOLVIMENTO - CETREDE
PÓS-GRADUAÇÃO EM CIDADANIA, DIREITOS HUMANOS E
SEGURANÇA PÚBLICA

TATIANE VASQUES MONTEIRO

PRINCIPAIS CAUSAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NAS
RODOVIAS FEDERAIS DO BRASIL

FORTALEZA-CEARÁ

2012

TATIANE VASQUES MONTEIRO

PRINCIPAIS CAUSAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NAS
RODOVIAS FEDERAIS DO BRASIL

Monografia apresentada ao Departamento de Ciências Sociais para obtenção do grau de Especialista em Cidadania, Direitos Humanos e Segurança Pública.

Orientador: Prof(a) Celina Amália Ramalho Galvão

FORTALEZA–CEARÁ

2012

TATIANE VASQUES MONTEIRO

Esta monografia foi submetida à Coordenação do Curso de Pós-Graduação em Cidadania, Direitos Humanos e Segurança Pública, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista em Cidadania, Direitos Humanos e Segurança Pública, outorgado pela Universidade Federal do Ceará - UFC e encontra-se à disposição dos interessados na Biblioteca da referida Universidade.

A citação de qualquer trecho desta monografia é permitida, desde que feita de acordo com as normas de ética científica.

Data da aprovação ____/____/____

Tatiane Vasques Monteiro

Aluna

Prof. (a) Celina Amália Ramalho Galvão

Orientador (a)

Prof. Dr. César Barreira

Coordenador

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho ao
Senhor de todas as coisas que nos
possibilita chegar a caminhos
ilimitados e aos meus pais, esposo e
filhos, fonte de toda inspiração,
dedicação, carinho e amor.

AGRADECIMENTOS

A Deus que criou todas as coisas para serem perfeitas

Ao meu esposo, Luiz Aguiar e filhos, Felipe e Thiago pela paciência, dedicação e amor.

Aos meus pais, Florinda e Monteiro pelo amor incondicional.

Aos meus irmãos, Jane, Fátima, Nertan, Ney e Neto e cunhadas, Patrícia, Adriana e Luciana pelo incentivo e a certeza de poder contar sempre.

As minhas amigas Taís e Soraya pelo acompanhamento das lutas do dia a dia.

Especialmente a minha orientadora Celina pela paciência, espírito humanitário e profissionalismo.

RESUMO

Este trabalho tem com objetivo analisar as causas dos acidentes de trânsito no âmbito das rodovias federais, com base nas estatísticas oficiais, traçando um paralelo entre os mesmos e a necessidade de políticas públicas voltadas para o enfrentamento da problemática de acidente de trânsito, tendo em vista as suas repercussões econômicas, sociais, físicas e psicológicas.

Palavras-chave: Trânsito, Acidentes de Trânsito, Causas

ABSTRACT

This study aims to analyze the causes of the car accidents on federal highways, based on official statistics, trying to establish a parallel between these accidents and the need for public polices aimed to confront the problem of car accidents, considering the economic, social, physical and psychological impacts.

Key-Word: Traffic, Traffic accidents, Causes

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Número de Mortos em Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais - Brasil (2007-2010) - Página 20

Gráfico 2 - Número de Morte por Tipo de Usuário - Brasil (2007-2010) - Página 20

Gráfico 3 - Distribuição de Morte por Tipo de Usuário - Brasil (2007-2010) - Página 21

Gráfico 4 - Número de Acidentes por Gravidade de Ocorrência - Brasil (2011) - Página 21

Gráfico 5 - Número de Acidentes por Tipo e Gravidade de Ocorrência nas Rodovias Federais - Brasil (2011) - Página 22

Gráfico 6 - Número de Veículos Envolvidos por Finalidade - Página 24

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Acidentes Ocorridos nas Rodovias Federais Policiadas - Brasil (1952-2011) - Página 16

Tabela 2 - Vítimas de Acidentes Ocorridos nas Rodovias Federais Policiadas por Gravidade das Lesões (1961-2001) - Página 17

Tabela 3 - Acidentes Ocorridos nas Rodovias Federais Policiadas, segundo a Gravidade da Ocorrência - Brasil (2004-2005) - Página 18

Tabela 4 - Vítimas de Acidentes Ocorridos nas Rodovias Federais Policiadas por Gravidade da Ocorrência (2005-2009) - Página 18

Tabela 5 - Vítimas de Acidentes Ocorridos nas Rodovias Federais Policiadas por Gravidade das Lesões (2005-2009) - Página 19

Tabela 6 - Acidentes Ocorridos nas Rodovias Federais Policiadas, segundo a Gravidade da Ocorrência - Brasil (2011) - Página 22

Tabela 7 - Acidentes Ocorridos nas Rodovias Federais Policiadas, segundo o Tipo e Gravidade do Acidente - Brasil (2011) - Página 23

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABDETRAN	Associação Brasileira de Departamento de Trânsito
ABRABE	Associação Brasileira de Bebidas
ANS	Agência Nacional de Saúde
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ATs	Acidentes de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento de Trânsito
DNIT	Departamento Nacional de Infra-estrutura e Transporte
DPRF	Departamento de Polícia Rodoviária Federal
IHRA	Associação Internacional Redução de Acidentes
IPEA	Instituto de Pesquisa Aplicada
OPAS	Organização Pan Americana da Saúde
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONU	Organização das Nações Unidas
OMS	Organização Mundial de Saúde
PET	Programa de Educação de Trânsito
PNT	Política Nacional de Trânsito
PRF	Polícia Rodoviária Federal

SUMÁRIO

Capítulo 1 - Introdução	11
1.1. Objetivo Geral	12
1.2. Objetivo Específico	12
Capítulo 2 - Percurso Metodológico	13
Capítulo 3 - Evolução dos Acidentes de Trânsito no Brasil	14
3.1. Definição do Conceito de Acidente de Trânsito	14
3.2. Evolução Histórica dos Acidentes de Trânsito	15
3.3. Estatísticas e Análises de Dados Sobre Acidentes de Trânsito Nas Rodovias Federais no Brasil	19
Capítulo 4 - Principais Causas dos Acidentes de Trânsito	25
4.1. Álcool e Entorpecentes: Principais Causadores de Acidentes de Trânsito	26
Capítulo 5 - Polícia Rodoviária Federal e a Problemática de Acidentes De Trânsito nas Rodovias Federais No Brasil	29
Capítulo 6 - Conclusão	32
Referências	33
Anexos	35

1 INTRODUÇÃO

O interesse em estudar sobre o tema partiu da minha experiência como funcionária pública do Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF), órgão vinculado ao Ministério da Justiça, desempenhando atividades de patrulhamento ostensivo nas rodovias federais.

No dia a dia do trabalho operacional, frequentemente nos deparamos com acidentes de trânsito com repercussões graves para o contexto humano, cultural ou político. Contudo, essas consequências podem ser observadas, sobretudo, na ótica da saúde física, mental e social do cidadão brasileiro.

O Brasil está entre os países de maior incidência de acidentes de trânsito no mundo. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), a cada 11 acidentes, nas rodovias federais do Brasil, há uma vítima fatal (diagnosticada no local do acontecimento ou após). E a cada 1,3 acidentes há ocorrência de 1 ferido (IPEA/2006).

De acordo com a Agência Nacional de Saúde (ANS), morrem, anualmente, 33 mil pessoas vítimas de acidentes de trânsito, em decorrência de colisões entre veículos e atropelamentos no Brasil. sendo a segunda maior causa de morte prematura no país. (ANS/2010)

Estudo do IPEA e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) sobre os gastos em acidentes de trânsito enfatiza o elevado prejuízo, tanto para o Estado, quanto para as vítimas. Em 2011, o custo total dos acidentes de trânsito no país, em aglomerados urbanos, ultrapassou 3,6 bilhões de reais ao ano. (IPEA/2003). Somado a isto, temos perdas afetivas e emocionais que dificilmente serão reparadas, agravando quando estes acidentes resultam em morte.

Considerando o contexto descrito, este trabalho tem por objetivo, a partir de uma revisão da literatura, compreender as principais causas dos acidentes de trânsito e a busca de indicativos para a resolução da problemática principalmente através da ação da Polícia Rodoviária Federal. Neste sentido, fez-se necessário o resgate da literatura e dados estatísticos sobre os acidentes de trânsito e a saúde pública no Brasil.

Foi eleita uma metodologia de abordagem bibliográfica que, de forma sistemática, sustentou o alcance do objetivo da pesquisa.

1.1 Objetivo Geral

- 1 Compreender as causas dos acidentes de trânsito no Brasil.
- 2 Apontar medidas de prevenção dos acidentes de trânsito.

1.2 Objetivo Específico

- 1 Apresentar dados estatísticos da situação atual de acidentes no Brasil
- 2 Identificar trabalhos e artigos relacionados ao contexto de acidentes de trânsito e suas causas.

2 PERCURSO METODOLÓGICO

Para esta pesquisa foi utilizada a abordagem qualitativa, sendo as informações coletadas na Biblioteca Virtual em Saúde (BVS) a partir das palavras chaves: TRÂNSITO, ACIDENTES DE TRÂNSITO, CAUSAS bem como através da busca manual de Anuários Estatísticos das Rodovias Federais (DNIT/DPRF) entre os anos de 2005 a 2009.

O material da pesquisa bibliográfica foi organizado de acordo com critérios da revisão literária, partindo da leitura de primeiro plano para um nível mais profundo excedendo os sentidos explícitos. O conteúdo foi analisado por categorias temáticas, por consistir em “[...] descobrir os núcleos de sentido que compõem uma comunicação, cuja presença ou frequência, signifiquem alguma coisa para o objeto visado” (MINAYO, 2007, p. 316).

A pesquisa desdobrou-se em três momentos, primeira etapa procedeu-se a escolha e organização, totalizando um conjunto de 04 documentos encontrados na base de dados da Scielo, em revistas e documentos publicados pelo Ministério da Saúde, referentes ao tema: Principais causas de acidente de trânsito nas rodovias federais do Brasil relacionando-o de acordo com o objetivo e pertinência da pesquisa. Para Minayo (2007) a pré-análise é o momento de escolha dos documentos e o primeiro contato com os conteúdos a serem analisados para a estruturação da pesquisa qualitativa. A mencionada autora descreve a segunda etapa como a fase de exploração do material, busca-se a categorização e agregação dos dados peculiares ao objeto. A última etapa é definida pela mesma autora, como tratamento dos resultados, interpretações e inferências do analista.

Os dados foram compilados e distribuídos segundo suas semelhanças e diferenças e complementaridades, utilizando 04 referências para as categorias conforme os temas que emergem dos documentos, resultando em Trânsito no Brasil, acidentes de trânsito: o que mostram nas estatísticas as suas principais causas.

3 EVOLUÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL

3.1 Definição Do Conceito De Acidente De Trânsito

Na definição de Ferreira (1988, p. 645), a palavra trânsito advém “[...] do latim *transitu*: ato ou efeito de caminhar, marchar, movimento, circulação de pessoas ou de veículos, tráfego”. Encontramos no dicionário, de Aurélio Buarque de Holanda os seguintes termos para a definição de trânsito: “ato ou efeito de caminhar, marchar, passagem, trajeto; o movimento de pedestres e veículos na cidade em seu conjunto.” Etimologicamente, trânsito significa passagem, ligado à circulação de pessoas e tráfego ao transporte e à circulação de mercadoria.

Segundo Rozestrafen (1988, p.4), trânsito é “O conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes”. O autor define também os três elementos essenciais que compõe o trânsito: o homem, a via e o veículo.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei 9.503, de dezembro de 1997, no seu artigo 1º § 1º, considera trânsito “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupo, conduzindo ou não para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga”.

Neste trabalho, o conceito da palavra trânsito é entendido de acordo com o que propõe o CTB.

Segundo definição da Organização Mundial de Saúde (OMS) “acidente é um evento independente do desejo do homem, causado por uma força externa, alheia, que atua subitamente (de forma inesperada) e deixa ferimentos no corpo e na mente.” (Classificação Estatística Internacional de Doença e Problema à Saúde- Décima Revisão (CID-10)).

De acordo com o Manual de Acidentes de Trânsito da Polícia Rodoviária Federal, com base na Norma Brasileira Regulamentadora (NBR) 10697/1989 –ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), acidente de trânsito é “todo evento não premeditado de que resulte danos em veículo ou na sua carga e/ou lesões em

peças e/ou animais, em que pelo menos uma das partes esteja em movimento nas vias terrestres ou área aberta ao público. (Instrução Normativa do DPRF/MJ n 007 de 05/10/2009).

De acordo com a citada normativa, acidente de trânsito é todo acontecimento que tenha como consequência danos pessoais e/ou materiais, envolvendo veículos, pessoas ou animais nas vias públicas. (IN/DPRF n 007/2009). Esse será o entendimento do termo acidentes de trânsito nesse trabalho.

Os acidentes de trânsito são classificados, de acordo com suas consequências, em simples e graves. Considera-se um acidente como simples quando não ocasionam vítimas e os danos são irrelevantes. Já os graves são acidentes com vítimas ou com danos de grande monta. Os acidentes de trânsito, levando em consideração suas características, são conceituados como: Colisão, Atropelamento, Tombamento, Capotamento, Danos Eventuais. Lideram o ranking de acidentes as colisões e atropelamentos, segundo dados do sistema BR Brasil da Polícia Rodoviária Federal. (BRBRASIL/2011).

O BRBRASIL, sistema de coleta de dados e confecção do Boletim de Ocorrência de Acidente (BAT) do DPRF, e o Manual de Acidentes (MAT) da PRF dividem as colisões em frontal, lateral, traseira, transversal, com bicicleta e com objeto fixo. Destes tipos de acidentes, o que ocasiona maior gravidade é a colisão frontal que, de acordo com as estatísticas do BRBRASIL, são as que mais provocam morte, durante todos os anos, desde a implantação deste sistema em 2006.

3.2 Evolução Histórica Dos Acidentes De Trânsito

No Brasil houve uma evolução significativa do aumento de veículos em circulação desde 1903, data em que foi comprado o primeiro veículo, até 1940, onde havia 250 mil veículos em circulação no Brasil (DENATRAN, 2009).

Diversas causas contribuíram para o aumento de acidentes no Brasil, entre elas, falhas humanas, tais como: imperícia, negligência, más condições da malha viária, aumento da frota, falta de planejamento dos órgãos públicos, entre outros.

Em 28 de janeiro de 1941, devido ao aumento da circulação de veículos no Brasil, foi instituído o primeiro Código Nacional de Trânsito (DENATRAN/2009). Com o aumento da frota de veículos, o trânsito fica cada vez mais complexo.

O quadro da evolução dos acidentes de trânsito no Brasil, da Tabela 1, de 1952 a 2011 (Destacados no intervalo de 10 em 10 anos, menos do último ano, no qual o intervalo foi de 9 anos) demonstra o crescente aumento do seu número. Estes dados foram obtidos das estatísticas do DENATRAN, que contempla os dados da Polícia Rodoviária Federal e dos Detrans de cada estado brasileiro. Percebe-se pelo quadro abaixo que, nos 10 primeiros anos de 1952 a 1962, o número de acidentes de trânsito praticamente dobrou. Na década seguinte, em 1972, o número de acidentes evolui para 8 vezes mais do que os números apresentados em 1962. De 1972 para 1982 houve um aumento de mais de 90% deste número. Na seguinte, de 1982 a 1992, a evolução foi de quase 40% a mais. De 1992 para 2002 o acréscimo chegou a mais de 50% e por fim nos últimos 9 anos houve um acréscimo de 80%.

Tabela 1 - Acidentes por gravidade ocorridos nas rodovias policiadas no Brasil ente 1952 a 2011 – intervalos de 10 anos

ANO	NÚMERO DE ACIDENTES	NÚMERO DE MORTOS	NÚMERO DE FERIDOS
1952	1.748	1.95	1.571
1962	3.486	668	4.898
1972	27.114	2.678	18.624
1982	49.090	3.056	31.521
1992	67.021	5.756	41.354
2002	109.025	6.312	60.909
2011	188.925	8.480	104.448

Fonte: Denatran

Vale ressaltar que os dados do DENATRAN, como também os dados do DPRF, com relação às mortes só contempla os óbitos ocorridos nos locais de acidente, portanto este número não representa a totalidade das mortes ocorridos por acidente de trânsito nas rodovias do Brasil, pois em média um percentual de 6% das vítimas com ferimentos graves chegam à óbito, ou no trajeto para o hospital ou no atendimento hospitalar, como foi detalhado na Pesquisa do IPEA, Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras. (IPEA/2006).

Essa tabela mostra uma desaceleração no crescimento do número de acidentes nos últimos anos. Contudo, é possível perceber um maior aumento do número de feridos, que cada vez está mais presente nos acidentes ocorridos.

Segundo dados do IPEA/ANTP, detalhados na Tabela 2, abaixo, a evolução histórica dos acidentes de trânsito nas rodovias, em trechos urbanos, comprova seu aumento vertiginoso e, sobremaneira, dos acidentes com vítimas fatais. Entre 1961 e 2001, o número de vítimas fatais aumentou em 10 vezes, de 3,3 mil para 33mil. No caso dos feridos é ainda mais alarmante. De 23,3 mil no começo dos anos 60 passou para 358 mil em 2001. (IPEA/ANTP/2003).

Tabela 2 - Acidentes em áreas urbanas, segundo a gravidade da ocorrência no Brasil de 1961 a 2001 (intervalos de 10 anos)

ANO	NÚMERO DE MORTES	NÚMERO DE FERIDOS
1961	3.356	23.388
1971	10.692	124.283
1981	19.782	243.001
1991	23.332	248.885
2001	20.049	358.762

Fonte: IPEA/ ANTP

Para o engenheiro José de Ribamar Góes, um dos coordenadores pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) da pesquisa "Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras", "Os números brasileiros são altos. Mostram que há um caminho longo a percorrer. Mas se agirmos poderemos ser bem-sucedidos, aproveitando experiências de sucesso do Brasil e do exterior", (IPEA/2003). Vale ressaltar que esta pesquisa, embora os números sejam alarmantes não contabiliza os acidentes ocorridos nas rodovias federais, nem estaduais em trechos rurais. Portanto, os dados também se encontram abaixo do valor real existente para os acidentes no Brasil.

Em 2005 o IPEA lançou outra pesquisa que realizou em parceria com o DENATRAN, intitulada "Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsitos nas Rodovias Brasileiras, desta feita com os dados referentes às rodovias Estaduais e Federais, incluindo nos dados o número de mortos não contabilizados em decorrência de virem a óbito fora do local do acidente, seja no percurso para o hospital ou no próprio hospital.

Segundo a referida pesquisa, só entre o segundo semestre de 2004 e o primeiro semestre de 2005, 6,2% dos feridos no local do acidente registrado no Boletim de Acidente de Trânsito (BAT) foram à óbito. Ou seja, houve um acréscimo em torno de 66% no número de mortes declaradas pelo sistema BRBRASIL. Assim tivemos 4.067 mortos a mais em 2004 e 4.064 mortes a mais em 2005. Estes dados estão contabilizados na Tabela 3, abaixo.

Tabela 3 - Acidentes ocorridos nas rodovias brasileiras, segundo a gravidade da ocorrência no Brasil de 2004 a 2005

ANO	NÚMERO DE MORTES NO LOCAL DO ACIDENTE	NÚMERO DE MORTES NO TRAJETO E/OU HOSPITAIS	NÚMERO TOTAL DE MORTES
2004	6.119	4.067	10.186
2005	6.352	6.066	10.416

Fonte: PRF/MJ/Detratran -2004/2005 – Projeto IPEA/DENATRAN – A partir da transformação dos dados obtidos na fonte com a incorporação de dados da pesquisa completa do projeto

Na Tabela 4, temos os dados apenas dos acidentes em Rodovias Federais. Percebe-se, pela ótica da distribuição da gravidade, na média dos três primeiros anos da série (2005 a 2007), os acidentes com vítimas mantiveram uma proporção crescente, tendo se levado de 38,6% a 41,1%. Por outro lado, para os dois anos subsequentes (2008 e 2009) a participação dos acidentes com vítimas no total de acidentes caiu, respectivamente, para 39,3% e 38,6%. A participação média dos acidentes com vítimas, ao longo de todo o período, foi de 39,5%. (DNIT, 2010).

Tabela 4 - Acidentes ocorridos nas rodovias federais policiadas, segundo a gravidade da ocorrência no Brasil de 2005 a 2009

GRAVIDADE DO ACIDENTE	2005	2006	2007	2008	2009
Com Vítimas	42.128	44.415	52.553	55.279	60.989
Sem Vítimas	67.118	65.977	75.462	85.211	97.184
Não Informado	-	-	441	582	720
TOTAL	111.225	113.947	128.456	141.072	158.893

Fontes: ANTT e Anuários Estatísticos das Rodovias Federais (DNIT/DPRF)

Na Tabela 5, considerando-se apenas as vítimas para as quais a gravidade das lesões foi informada, se tem, ao longo dos cinco anos, uma distribuição média de mortos equivalente a 7,8% contra 92,2% de feridos, tendo as proporções maiores e menores de mortos sido observadas, respectivamente, em 2005 (8,5%) e 2009 (7,3%). Com relação os dados correspondentes aos acidentes com morte e o total

de óbitos, para o período em análise, observa-se uma relação média equivalente a 1,24 mortos por acidente com morte (DNIT/2010).

Tabela 5 - Vítimas de acidentes ocorridos nas rodovias federais policiadas por gravidade das lesões no Brasil de 2005 a 2009

VÍTIMAS	2005	2006	2007	2008	2009
Mortos	6.346	6.168	7.0004	6.946	7.376
Feridos	68.524	69.624	81.442	84.650	93.851
Não Informado	-	-	-	10.481	11.805
TOTAL	74.870	75.792	88.446	102.077	113.032

Fontes: ANTT e Anuários Estatísticos das Rodovias Federais (DNIT/DPRF)

Todos os dados anteriormente estudados são dados parciais, pois representam o estudo de facetas dos acidentes de trânsito no Brasil. Porém, em 2010, o Ministério da Saúde, com base nos dados do Sistema de Informação de Mortalidade (SIM), que retira os seus dados estatísticos dos atestados de óbito, divulgou a triste estatística de 40.610 vítimas fatais no trânsito no Brasil em 2010. Um aumento de quase 25% em relação à registrada em 2002, quando 32.753 pessoas morreram em acidentes de trânsito.

3.3 Estatísticas e Análise de Dados Sobre Acidentes De Trânsito Nas Rodovias Federais no Brasil

Segundo o IPEA em pesquisa denominada Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras, concluída em 2006, o custo anual dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras alcançou a cifra de 22 bilhões a preço de dezembro de 2005. Isto representava 1,2% do PIB brasileiro (IPEA/DENATRAN, 2006).

De acordo com este estudo, os dois tipos com maior incidência de mortes em acidentes de trânsito são a colisão frontal e o atropelamento. Os atropelamentos acontecem, sobretudo, à noite, nos horários de 18h as 20h. Há maior incidência de acidentes na sexta, no sábado e no domingo. Nestes dias morrem 52% dos pedestres.

No Gráfico 1, o número de mortos de 2007 a 2010 em decorrência de acidentes de trânsito nas rodovias federais no país cresceu em 23%, passando de 7.004 em 2007

a 8.616 em 2010. Considera-se que o número de mortos aqui constantes representam apenas as pessoas que vieram a óbito no local do acidente.

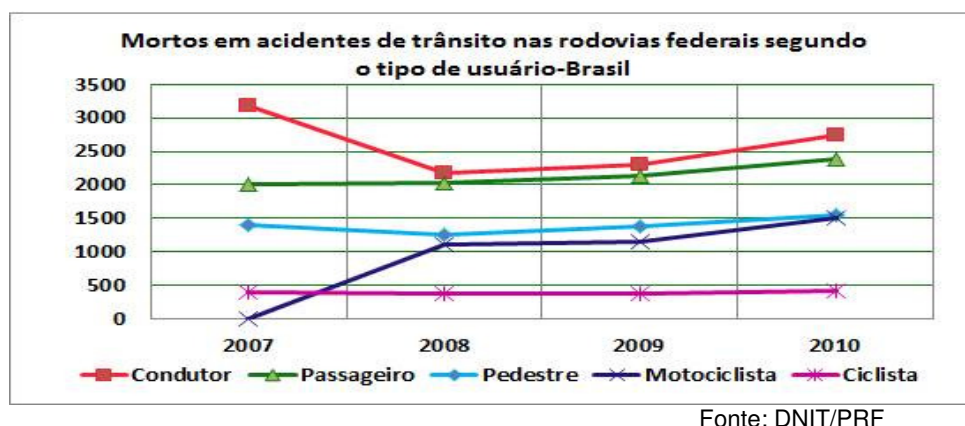
Gráfico 1 - Evolução do número de mortes nas rodovias federais no Brasil entre 2007 e 2010



No gráfico 2 evidencia-se a distribuição de mortes em acidente de trânsito por tipo de usuário das rodovias federais de 2007 a 2010. Percebe-se que houve uma redução da quantidade de condutores mortos em acidentes de trânsito de 2007 a 2010, porém tal queda vertiginosa dos números se deve ao fato de que, a partir de 2008, os dados sobre condutores foram separados, incluindo a categoria de condutores de motocicletas.

Afere-se, também, que o número de mortes com ciclista, neste intervalo de anos, se manteve constante. Houve um acréscimo do número de passageiros que morreram em acidentes de trânsito. O número de mortes do tipo pedestre teve uma queda significativa em 2008, tornando a aumentar, em curva ascendente em 2009 e 2010.

Gráfico 2 – Distribuição de mortes segundo o tipo de usuário nas rodovias federais no Brasil entre 2007 e 2010



No gráfico 3 percebe-se que em todas as categorias de usuários houve aumento de mortos a cada ano, de 2008 a 2010. Em 2010, o número de motociclistas e de pedestres mortos nas rodovias federais foram praticamente iguais: 1.504 e 1.540, isto é 17,5% e 17,9% do total.

Gráfico 3 - Distribuição de mortes segundo o tipo de usuário nas rodovias federais no Brasil entre 2007 e 2010

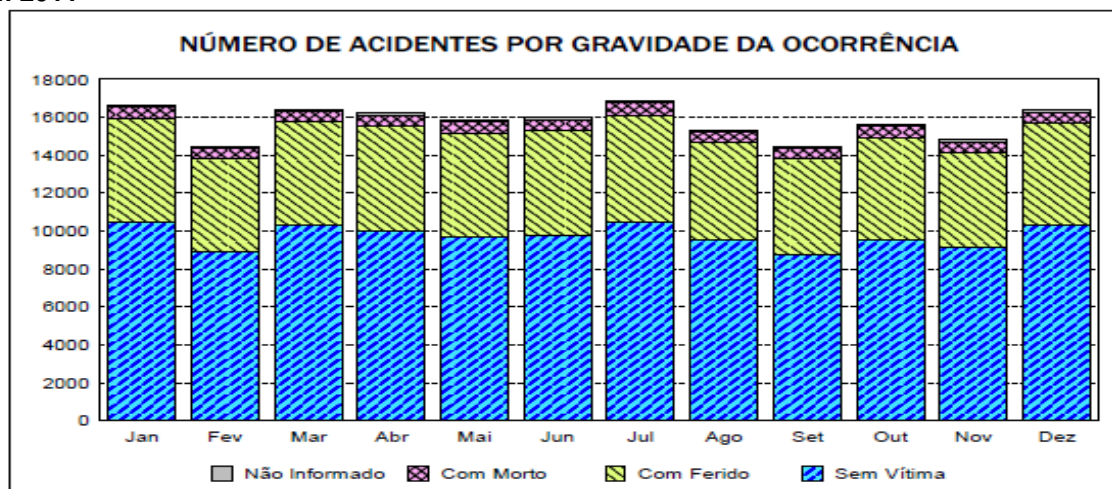
Mortos em acidentes de trânsito segundo o tipo de usuário								
Brasil								
Tipo de usuário	2007		2008		2009		2010	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Motociclista	—	—	1 104	15,9	1 153	15,6	1 504	17,5
Condutor	3180	45,4	2 182	31,4	2 297	31,1	2 741	31,8
Passageiro	2010	28,7	2 023	29,1	2 134	28,9	2 384	27,7
Pedestre	1396	19,9	1 253	18,0	1 393	18,9	1 540	17,9
Cavaleiro	10	0,1	11	0,2	10	0,1	22	0,3
Ciclista	402	5,7	373	5,4	389	5,3	425	4,9
Outros	6	0,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Total	7 004	100	6 946	100	7 376	100	8 616	100

Fonte: Site do DNIT, Quadro 403 (data da captura na internet: 23/01/2012)

Os resultados de 2011, da quarta pesquisa médico- hospitalar realizada pelo DNIT no estado do Acre, Distrito Federal, Paraíba, Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo, em uma amostra de 1166 feridos, considerados com lesões leves e graves. Destes 47 foram a óbito, 5 na fase de remoção.

No Gráfico 4 temos representado o número de acidente por gravidade de ocorrência nas rodovia federais no ano de 2011.

Gráfico 4 – Número de acidentes por gravidade de ocorrência nas rodovias federais no Brasil em 2011



Emitido em 06-fev-2012

Fonte:DNIT/PRF

De acordo com estes dados do DNIT/DPRF 2011, no Brasil dos 188,925 acidentes de trânsito os meses de maior concentração foram Janeiro, Julho e Dezembro, períodos de férias escolares. Apresentando elevação também no mês de março.

Tabela 6 – Número de acidentes por gravidade de ocorrência no Brasil em 2011

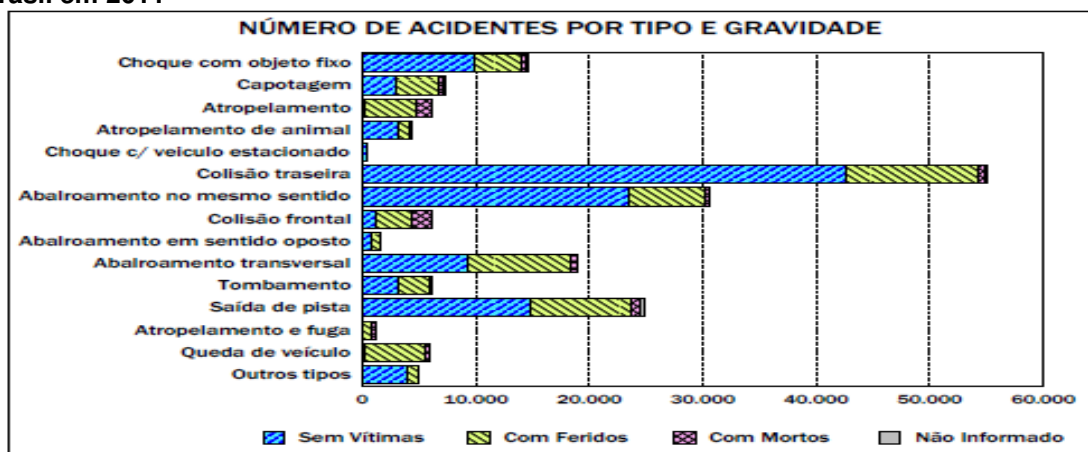
DISTRIBUIÇÃO MENSAL	COM MORTO	COM FERIDO	SEM VÍTIMA	NÃO INFORMADO	TOTAL DE ACIDENTES
JAN	621	5.491	10.442	85	16.639
FEV	521	4.923	8.926	78	14.448
MAR	602	5.408	10.332	77	16.419
ABR	580	5.574	9.959	94	16.207
MAI	642	5.464	9.657	108	15.871
JUN	579	5.501	9.785	100	15.965
JUL	651	5.656	10.448	106	16.861
AGO	551	5.142	9.511	77	15.281
SET	546	5.031	8.765	105	14.447
OUT	606	5.397	9.533	91	15.627
NOV	532	5.015	9.144	113	14.804
DEZ	677	5.378	10.289	112	16.356
TOTAL	7,008	63.980	116.791	1.146	188.925

Fonte: DPRF

De consonância com as estatísticas do DNIT/DPRF, destes 188.925 acidentes no Brasil resultaram 730.585 pessoas envolvidas em acidentes de trânsito por estado físico, 82,3% foram consideradas ilesas, destas, 1,6% por lesões graves e 1,2% com mortes. Estes dados, proporcionalmente, não diferem do estado do Ceará onde, das 17.376 pessoas envolvidas em acidente de trânsito, 82,2% apresentaram estado físico ilesa, 85,1% com lesões graves e 1,2% por mortes. (DNIT/DPRF,2011)

Na apresentação do gráfico 5 a representação evidencia o maior número de acidentes do tipo colisão traseira, seguida de abalroamento no mesmo sentido.

Gráfico 5 – Número de acidentes por tipo e gravidade de ocorrência nas Rodovias Federais no Brasil em 2011



Emitido em 06-fev-2012

De acordo com a Tabela 7 dos 188.925 o tipo de acidente com maior número de mortes nas rodovias federais é a de Colisão Frontal com 1.734 mortes, seguida de Atropelamento de pessoas com 1.348 mortos. Esta estatística segue um padrão ao longo dos anos

Tabela 7 – Número de acidente por tipo e gravidade do acidente nas Rodovias Federais do Brasil - 2011

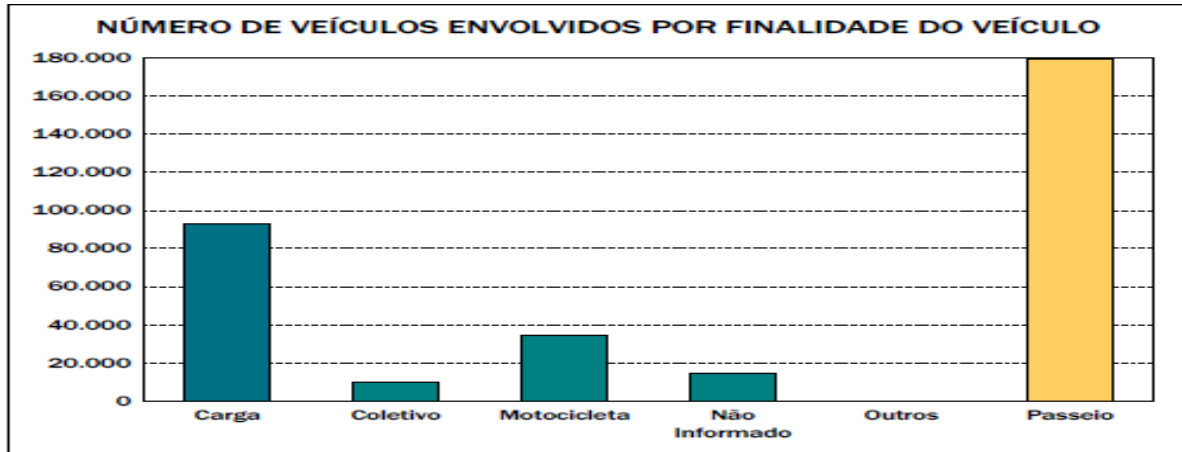
TIPO DE ACIDENTE	COM MORTO	COM FERIDO	SEM VÍTIMA	NÃO INFORMADO	TOTAL DE ACIDENTES
Choque com objeto fixo	327	4.190	9.905	277	14.699
Capotagem	317	3.849	2.995	191	7.352
Atropelamento	1.348	4.699	67	7	6.221
Atropelamento animal	77	1.076	3.197	15	4.365
Choque com veículo estacionado	13	83	447	3	546
Colisão traseira	590	11.691	42.688	30	54.999
Abalroamento no mesmo sentido	361	6.643	23.529	16	30.549
Colisão frontal	1.734	3.232	1.240	12	6.218
Abalroamento sentido oposto	115	793	899	0	1.717
Abalroamento transversal	589	9.173	9.292	11	19.065
Tombamento	158	2.774	3.176	42	6.150
Atropelamento e fuga	394	732	4	3	1.133
Queda de veículo	237	5.327	322	41	5.927
Outros tipos	83	841	4.086	41	5.051
TOTAL	7,008	63.980	116.791	1.146	188.925

Fonte: DNIT/DPRF

Segundo estudos do IPEA/DENATRAN sobre as rodovias brasileiras, os atropelamentos e as colisões frontais são as causas de maior incidência de vítimas fatais nos acidentes de trânsito. As colisões frontais representam 24,6% das mortes ocorridas em acidentes de trânsito e os atropelamentos vem em segundo lugar com 19,1% (IPEA, 2006). As colisões frontais ocorrem, geralmente, em pistas simples, em decorrência de ultrapassagens indevidas. Ocorrem em média cerca de 4 mil atropelamentos ao ano, um em cada 2 horas., e cada 34 atropelamentos, ocorre uma morte nas rodovias federais.

No Gráfico 6 percebe-se que os caminhões estão em segundo lugar nos mais envolvidos em acidentes de trânsito. Possivelmente, alguns fatores para esta ocorrência são a jornada excessiva de trabalho, o cansaço, o uso de álcool, as drogas e o estado físico e mental de uma maneira geral.

Gráfico 6 – Número de veículos envolvidos por finalidade



Emitido em 06-fev-2012

Fonte: DNIT/DPRF

4 PRINCIPAIS CAUSAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Segundo dados do DPRF, vários fatores contribuem para o crescente número de acidentes graves, desde a falha humana até problemas de engenharia de tráfego (BRBRASIL/DPRF/2011). De modo geral, os autores costumam dividir esses fatores em três categorias: fatores humanos, fatores de infra-estrutura e meio ambiente e fatores relacionados ao veículo. Alguns exemplos são imperícia, negligência, más condições da malha viária, aumento da frota, falta de planejamento dos órgãos públicos diante deste rápido crescimento dos meios de transportes terrestres, entre outros.

Contudo, Panichi¹ & Wagner, 2006 cita estudos de Rozestraten & Dotta, 1996 que 90% dos elementos causadores dos acidentes de trânsito estão associados a fatores humanos, estando apenas 10% relacionados às condições das estradas, dos veículos ou do ambiente.

Os fatores de infra-estrutura e meio ambiente estão diretamente ligados à administração pública, que deve prezar para que haja sempre as melhores condições possíveis das vias de transporte. Entretanto, isso não é observado em muitas capitais, e também em Rodovias Federais, como a BR 116 e a BR 101, nas quais há uma maior incidência de atropelamento de pedestres. Estes acidentes ocorrem geralmente em pistas duplas, devido, sobretudo, ao uso indevido da via. Isso poderia ser resolvido com construções de passarelas nos pontos críticos, que já foram detectados pelas estatísticas da PRF.

Os fatores relacionados ao veículo podem ser evitados com uma maior atenção desprendida pelos donos dos mesmos. Realizar revisões periodicamente e tomar as devidas providências para que eventuais danos sejam corrigidos.

Os fatores humanos são mais complexos e ramificados que os anteriores, podendo ser de ordem física ou psicológica. Alguns casos mais comuns serão explicitados a seguir.

Na maioria das vezes, os fatores de ordem humana são: desatenção, cansaço, imperícia, negligência, mas os principais são o uso de álcool e entorpecentes por parte dos motoristas.

4.1 Álcool e Entorpecentes: Principais Causadores De Acidentes De Trânsito.

É notório na atual sociedade, principalmente entre os jovens, o consumo de bebidas alcoólicas com a posterior condução de veículo automotor. O que vem a reduzir os reflexos e a capacidade psicomotora, influenciando, assim, diretamente na direção.

Não fosse apenas isso que já é um problema de segurança pública, dado o alto risco de acidentes não apenas para os infratores, como também para terceiros. Ainda se tem o uso de estimulantes por motoristas profissionais, em virtude da necessidade de cumprir carga horária excessiva imposta por seus patrões.

Desta maneira, estes motoristas passam a usar dos mais diversos meios para se manter dirigindo, entre estes ultimamente vem crescendo o uso de cocaína e a anfetamina. Esses estimulantes são considerados os responsáveis diretos por grande número de acidentes entre os caminhoneiros e motoristas de ônibus, em virtude da alteração de seu estado psicomotor.

Vale ressaltar que em 2011 foram realizadas reportagens nas principais redes de televisão nacional sobre o uso de entorpecentes nas rodovias federais, nas quais foi constatada a utilização tanto de anfetamina quanto de cocaína pelos caminhoneiros.

Estes são dois dos principais causadores de acidentes de trânsito no âmbito dos fatores humanos, sendo eles constatados em muitos casos de colisões principalmente as que trazem vítimas mais graves.

No primeiro caso além de reduzir a capacidade de reação, acaba por deixar o motorista mais ousado e com uma falsa sensação de segurança, o que na direção de um automóvel pode acarretar sérias consequências para toda a população transeunte, desde o pedestre ao motorista de carretas.

Embora seja consenso da população e existam diversas políticas públicas com o escopo de coibir a direção alcoolizada, a efetividade de tais políticas é muito baixa, em virtude principalmente de uma falta de educação esportiva e um descaso para com as normas regulamentadoras.

O slogan: “Álcool e direção não combinam” já vem sendo enfatizado a muito pelos órgãos públicos. Segundo pesquisa realizada pela Associação Brasileira de

Detrans (Abdetran) realizadas em quatro capitais brasileiras (Brasília, Curitiba, Salvador e Recife) em 2001, 61% tinham ingerido bebida alcoólica e pilotado. Em Brasília a estatística ainda foi maior com 77,4% dos casos.

Com o advento da Lei nº 11.705/2008, procurou-se reduzir os casos de alcoolemia no trânsito. Porém tal norma, que visava reduzir os acidentes de trânsito não atingiu a eficácia esperada. Segundo os dados compilados, a redução dos acidentes principalmente com vítimas não foi alcançada.

Cabe aos órgãos públicos, em nome da prevalência do interesse público sobre o interesse privado, baixar normas que obriguem o cidadão brasileiro a fazer uso do bafômetro, quando da fundada suspeita pelos agentes de fiscalização da ingestão de álcool pelo condutor. Trata-se de uma guerra contra a violência e o alarmante montante de mortes em acidentes de trânsito.

Em nome da coletividade, o interesse individual deve ser preterido em favor do interesse coletivo. São necessárias também políticas públicas mais eficientes no combate e prevenção dos acidentes de trânsito, aumento do efetivo dos órgãos de fiscalização, planejamento estratégico visando coibir a prática delituosa, bem como mitigar as consequências decorrentes de tais práticas.

A pesquisa Mapa da Violência no Brasil, 2011, aponta que a maioria das vítimas fatais dos acidentes de trânsito é jovem. E estes acidentes com jovens acontecem na sua maioria nos finais de semana, principalmente nas noites de sábado, quando estes costumam sair para beber.

Se o veículo já era considerado uma arma potencial em decorrência da imprudência, imperícia e negligência do homem, aliados ao álcool aumentam a letalidade desta movimentação nas rodovias, causando por vezes acidentes mais graves. E neste diapasão se pode até considera a ocorrência de acidentes de trânsito como sendo uma questão de saúde pública.

No segundo caso dos fatores humanos que muito se percebe nos acidentes de trânsito, tem-se o uso de entorpecentes. Como foi dito anteriormente esse entorpecentes, geralmente, são utilizados por motoristas profissionais para inibir o sono e atingir as metas dadas por seus empregadores.

Dado a grande pressão causada pelo cumprimento rigoroso dos horários, que são exigências da empresa, junto à engenharia de trânsito nada promissora, geram uma pressão psicológica e sensorio-motora nos motoristas. (Nascimento, 2003) e segundo TIFFIN, citado por GRISCI (1991), os acidentes de trânsito quando

ocorrem, é por que existe uma causa determinante, que é provocada por “uma combinação de circunstâncias e eventos anteriores”. (OLIVEIRA & BENTO, 2003).

Ora se o álcool já pode acarretar sérios danos ao trânsito, não se pode esperar nada menor de drogas com efeito psicoativos muito maiores, como a cocaína e anfetamina. Segundo reportagem do Fantástico da Rede Globo se percebe claramente o alto número de drogas comercializadas para motoristas com esse intuito. Mostra-se inclusive que só no ano de 2010 foram apreendidos, unicamente no estado da Paraíba, 1.800 comprimidos de anfetamina e 10 quilos de cocaína, com clara direção de tais drogas aos caminhoneiros.

Embora já se tenha regulamentação expressa para atividade de motorista com vínculo empregatício. Falta-se ainda meios para tornar a Lei 12.619, de 2012, eficaz, o que reduz o intuito de tal norma, e a torna meramente programática, pois não se restou demonstrada com tal lei quem iria fiscalizar de maneira efetiva as reduções nas jornadas de trabalho dos motoristas. E nem se previu penas para os empregadores e empregados que descumprissem tal regra, o que a torna vazia.

5 A POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL E A PROBLEMÁTICA DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NAS RODOVIAS FEDERAIS NO BRASIL

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) foi criada pelo Decreto 18.323 de 24 de julho de 1928, com a denominação de “Polícia de Estrada”. Neste mesmo decreto foram definidas as primeiras regras de trânsito rodoviário no Brasil. Em 1935, Antônio Felix Filho, o “Turquinho”, primeiro Patrulheiro Rodoviário Federal, teve a incumbência de organizar a vigilância e fiscalizar a circulação de veículos das Rodovias Rio-Petrópolis, Rio-São Paulo e União Indústria, onde havia a maior concentração de veículos naquela época. Contava com a ajuda de cerca de 450 vigias da então Comissão de Estradas de Rodagem (CER) e patrulhavam em duas motocicletas Harley Davidson (DPRF/2011).

O quadro da PRF foi criado em 23 de Julho de 1935, denominados “Inspetores de Tráfego”. Em 1945 a PRF foi incorporada ao extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

Em 1988 a patrulha rodoviária federal transforma-se, além de agente de fiscalização de trânsito, em polícia com a sua inclusão na Constituição Federal no Art. 144, Inciso II, no capítulo da segurança pública, tendo como funções de realizar o patrulhamento ostensivo das rodovias federais na forma da lei.

Em 1991, a polícia rodoviária federal, sai do Ministério dos Transportes e passa para o Ministério da Justiça, transformando-se, assim, efetivamente em Polícia Rodoviária Federal.

A Polícia Rodoviária Federal é órgão permanente da administração direta do Governo Federal, ligado ao Ministério da Justiça, instituído em carreira e regido pela Lei 8112, estatuto dos Servidores Público. Tem sua estrutura disciplinada em carreira única de Policial Rodoviário Federal. (DPRF,2011)

Existem quatro normas que regulamentam as atividades da Polícia Rodoviária Federal: a Constituição federal, por via do seu Art. 144 Inciso II, na Lei 9503/97, mais conhecida como o Código de Trânsito Brasileiro, em seu art.20 e no Decreto 1655/1995.

Suas atribuições estão elencadas detalhadamente, no Decreto 1665/95, *in verbis*:

“**Art. 1º** À Polícia Rodoviária Federal, órgão permanente, integrante da estrutura regimental do Ministério da Justiça, no âmbito das rodovias federais, compete:

I - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem, a incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;

II - exercer os poderes de autoridade de polícia de trânsito, cumprindo e fazendo cumprir a legislação e demais normas pertinentes, inspecionar e fiscalizar o trânsito, assim como efetuar convênios específicos com outras organizações similares; (grifo nosso)

III - aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito e os valores decorrentes da prestação de serviços de estadia e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas excepcionais;

IV - executar serviços de prevenção, atendimento de acidentes e salvamento de vítimas nas rodovias federais; (grifo nosso)

V - realizar perícias, levantamentos de locais boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em leis e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito; (grifo nosso)

VI - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de cargas indivisíveis;

VII - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, bem como zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções, obras e instalações não autorizadas;

VIII - executar medidas de segurança, planejamento e escoltas nos deslocamentos do Presidente da República, Ministros de Estado, Chefes de Estados e diplomatas estrangeiros e outras autoridades, quando necessário, e sob a coordenação do órgão competente;

IX - efetuar a fiscalização e o controle do tráfico de menores nas rodovias federais, adotando as providências cabíveis contidas na Lei nº 8.069 de 13 junho de 1990 (Estatuto da Criança e do Adolescente);

X - colaborar e atuar na prevenção e repressão aos crimes contra a vida, os costumes, o patrimônio, a ecologia, o meio ambiente, os furtos e roubos de veículos e bens, o tráfico de entorpecentes e drogas afins, o contrabando, o descaminho e os demais crimes previstos em leis. ”(grifo nosso)

Destarte, percebe-se que a referida instituição tem como missão salvar vidas e garantir a segurança pública nas rodovias federais. Esta missão é executada através do patrulhamento ostensivo das rodovias federais, serviço de ronda, fiscalização de trânsito, atendimento de acidente e policiamento, com o intuito de garantir a incolumidade dos cidadãos brasileiros em circulação nas rodovias federais. (DPRF/2011)

Para melhor servir os transeuntes das rodovias federais, os Policiais Rodoviários Federais realizam auxílios, dentro de sua jurisdição, aos motoristas com pane em seus veículos: sejam eles mecânicos, sejam elétricos. Além de proporcionar o auxílio, quando necessário, permanecem no local da ocorrência para

salvaguardar o patrimônio de terceiros e garantir a segurança dos mesmos. (DPRF/2011)

A presença da Polícia Rodoviária Federal diuturnamente nas estradas aliado com o preparo necessário dos seus agentes, resulta numa redução significativa do número de acidentes e delinquências no âmbito das rodovias federais. Esta redução se deve pela presença de tais servidores públicos inibirem o excesso de velocidade e as ultrapassagens indevidas, fatores preponderantes nos acidentes com maior gravidade. (DPRF, 2011).

Outro papel fundamental que desempenha os fiscalizadores aludidos é o pronto atendimento aos acidentes de trânsito. Os quais nas capitais são realizados juntamente com os SAMUS e nas cidades do interior pelas próprias viaturas da PRF, ou por vezes pelas ambulâncias dos hospitais públicos, função essa que vem amenizando as seqüelas produzidas pelos acidentes de trânsito.

Em suma, pode-se afirmar que a PRF tem como objetivo primordial salvar vidas, seja diretamente através do serviço de salvamento nas rodovias federais, seja prevenindo acontecimentos que levaria a ocorrência de acidentes. Isso pode ser feito com implementação da educação de trânsito, fiscalização diuturna das rodovias, realização de planejamento estratégico e plano de ação realizado com base nas estatísticas colhidas nos bancos de dados do BRBRASIL, sistema de dados de acidentes de trânsito.

6 CONCLUSÃO

Após análise dos dados estatísticos coletados das pesquisas e dados oficiais do DENATRAN, IPEA, DPRF, DNIT, OMS, entre outros, e revisão literária dos diversos autores aqui citados, pode-se chegar a algumas conclusões.

Primeiramente, é preciso entender que o problema atinge a toda a sociedade e, por isso, todos devem contribuir para que haja uma melhora.

Neste sentido, considerando os dados alarmantes de vítimas em acidentes de trânsito e sua repercussão social, psicológica e econômica é imprescindível políticas públicas que ataquem o problema eficazmente. Medidas mais efetivas devem ser tomadas especialmente com relação a prevenção dos acidentes, coibindo a venda de álcool e tráfico de drogas e tratando os usuários destas. É necessário também que as normas protetivas do trabalho do motorista profissional sejam eficientes, para que, assim, possam reduzir principalmente as jornadas excessivas de trabalho.

Para que a polícia possa realizar seu trabalho do melhor modo, é necessário aumento de efetivo, melhoria e aumento da quantidade de equipamentos tais como etilômetros, viaturas, palms, etc, para uma melhor fiscalização e presença da PRF nas rodovias federais.

Com o advento da Lei nº 11.705/2008 procurou-se amenizar pelo menos juridicamente o problema. Neste contexto a Polícia Rodoviária Federal tem como papel primordial, além de manter o patrulhamento ostensivo nas rodovias federais, a intensificação da fiscalização no que diz respeito à operacionalidade propriamente dita. É necessário também políticas públicas mais eficientes no combate e prevenção dos acidentes de trânsito, aumento de efetivo dos órgãos de fiscalização, planejamento estratégico visando coibir a prática delituosa, bem como mitigar as consequências decorrentes de tais práticas.

REFERÊNCIAS

- ABNT. NBR 10697 - Pesquisa de Acidentes de Trânsito. São Paulo, 1989.
- ABDETRAN - Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito. Impacto do uso do álcool e outras vítimas de acidentes de trânsito. Brasília, CETAD/ RAID; 2001.
- BRASIL, Ministério das Cidades, Código de Transito Brasileiro e Legislação Complementar em vigor com resoluções de COTRAN até n.304/08 e as alterações das leis. Brasília DENATRAN, 2008. 708 p., il.
- BRASIL, Ministério dos Transportes , Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DENIT, Pesquisa Médico-Hospitalar Acre – Distrito Federal – Paraíba – Paraná – Rio Grande do Sul – Santa Catarina – São Paulo Elaboração: ECENGE Consultoria e Planejamento S/C Ltda. Contrato no TT 046/2007 Dezembro / 2011
- BRASIL, Política Nacional de Atenção Integral à Saúde do Homem (Princípios e Diretrizes) Brasília, novembro de 2008²
- BRASIL. Ministério dos Transportes. Procedimentos para tratamento de locais críticos de acidentes de trânsito. Brasília, 2002 73 p.
- BRASIL, Ministério da Saúde, Manual da Secretaria de Vigilância em Saúde (SVS), Brasília , 2010
- GRISCI, Carmen L. I. Relação entre acidente de trânsito e as variáveis de agressividade, atuação e culpa. Psico. Porto Alegre, 1991. P.103-117.
- CHAGAS, D.M. Estudo sobre fatores contribuintes de acidentes de transito , urbano Porto Alegre, 2011. Dissertação (Mestrado em Engenharia), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil(DEJOURS, 1994)
- DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. Manual de Procedimentos do Sistema Nacional de Estatísticas de Acidentes de Trânsito – SINET. Brasília, 2009.
- FRANÇA JÚNIOR, Romualdo T. Por que os acidentes ocorrem? Na visão da Engenharia de Tráfego. Seminário Catarinense pela Preservação da Vida no Trânsito. Florianópolis: 2003. Disponível em:
<<http://labtrans.ufsc.br/arquivos/palestras/francajr.pps>> 2009.
- IPEA/ANTP. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras. Relatório Executivo. Brasília, 2003.
- IPEA/ANTP. Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras. Relatório Executivo. Brasília, 2006.

LIMA & et. al. O. Texto para Discussão num. 1344. Fatores Condicionantes da Gravidade dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras. IPEA: Brasília, julho de 2008.

MARÍN-LEÓN. L. Acidentes de trânsito, um problema de saúde pública. Universidade Estadual de Campina, Cadernos de Saúde Pública (vol.19 no.2) SP, 2003

MAGALHÃES& LOUREIRO. Acidentes de trânsito e variáveis psicossociais: Uma revisão da literatura. Medicina (Ribeirão Preto) 2007; 40 (3): 345-51, jul./set Acesso em 05/04/2012

MARQUES, Michele. Disponível em: <<http://www.portalmidia.net/2011/03/rede-globo-mostra-uso-de-drogas-na-estradas-prf-fiscaliza-na-pb/>> acesso em: 11 mai. 2012.

MINAYO, M C S. O desafio do conhecimento: Pesquisa qualitativa em saúde. 10 ed. São Paulo: Hucitec, 2007.

OLIVEIRA, Daniela Barbosa de; BENTO, Paulo Eduardo Gomes. O caminhoneiro, a estrada e o trabalho. In__: SALIM, Celso Amorim et al. Saúde e Segurança no Trabalho: Novos Olhares e Saberes. Fundacentro / Universidade Federal de São João Del Rei. Belo Horizonte, 2003. P. 235 – 250.

PANICHI1 & WAGNER,. Revista Interamericana de Psicología/Interamerican Journal of Psychology -, Vol. 40, Num. 2 pp. 159-166, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Brasil, 2006

REDAÇÃO. Assessoria de Imprensa. 2011. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/reporter-record/2012/03/05/reporter-record-mostra-acidentes-causados-por-caminhoneiros-viciados-em-cocaina/>>> acesso em: 11 mai. 2012.

REDAÇÃO. Assessoria de Imprensa. 2011. Disponível em: <http://noticias.r7.com/reporter-record/2012/02/28/veja-flagrantes-de-consumo-de-cocaina-por-caminhoneiros-no-reporter-record-deste-domingo-4/>> acesso em: 11 mai. 2012.

REDAÇÃO. Assessoria de Imprensa. 2011. Disponível em: <http://fantastico.globo.com/Jornalismo/FANT/0,,MUL1655827-15605,00.html>> acesso em: 11 mai. 2012.

SANT'ANNA, J. A.. Acidentes de trânsito. Qual a responsabilidade da administração pública? Vitruvius / Drops. ISSN 2175-6716. 013.07 ano 06, jan 2006. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/06.013/1671> > Acesso em: 26/09/2009.

WASELFISZ, Julio Jacobo. Mapa da Violência 2012 - Os Novos padrões de Violência Homicida no Brasil, São Paulo: Instituto Sangari, 2011.

ANEXOS

NOTÍCIAS

Publicado em 05/03/2012, às 09:12 :: atualizado em 05/03/2012, às 09:36

Repórter Record mostra acidentes causados por caminhoneiros viciados em cocaína A-A+

Num país onde a violência no trânsito é um problema grave de saúde pública e as estradas são mal conservadas a ponto de colocar vidas em risco, um novo fenômeno aterroriza as rodovias que cortam o país: o consumo de cocaína por caminhoneiros.

Marcelo Rezende investiga como essa droga vem substituindo o “rebite”, por quem quer ficar mais tempo em estado de alerta na boleia. Assista ao programa no íntegra!

<http://noticias.r7.com/reporter-record/2012/03/05/reporter-record-mostra-acidentes-causados-por-caminhoneiros-viciados-em-cocaina/>

[REPÓRTER RECORD / NOTÍCIAS](#)[Espalhe por aí](#)[Enviar por E-Mail](#)[Imprimir](#)**NOTÍCIAS**

Publicado em 28/02/2012, às 22:11 :: atualizado em 28/02/2012, às 22:13

Perigo na estrada: veja flagrantes de consumo de drogas por caminhoneiros no programa deste domingo (4) A-A+

Num país onde a violência no trânsito é um problema grave de saúde pública e as estradas são mal conservadas a ponto de colocar vidas em risco, um novo fenômeno aterroriza as rodovias que cortam o país: o consumo de cocaína por caminhoneiros. No *Repórter Record* desta semana, Marcelo Rezende investiga como essa droga vem substituindo o “rebite”, por quem quer ficar mais tempo em estado de alerta na boleia.

Se no passado a cocaína era usada nas altas rodas e basicamente por endinheirados, hoje o “pó” é vendido livremente à beira de rodovias de todo o Brasil. Você vai ver que em alguns pontos das estradas chega a haver congestionamento de caminhões. Venda de combustível? Borracharia? Que nada... É cocaína mesmo! Um comércio de drogas descarado, a céu aberto e à luz do dia. E na maioria das vezes, a droga é usada ali mesmo, na hora. Depois, o caminhoneiro pega a estrada, com o pé fundo no acelerador e a cabeça nas nuvens.

Você vai ver flagrantes exclusivos de consumo da droga por quem tem nas mãos toneladas sobre rodas e em alta velocidade. Nossas equipes acompanham de perto operações policiais e mostram todos os detalhes da prisão de quadrilhas de traficantes. Passo a passo, você vai saber como são montados os flagrantes, desde a investigação inicial até à captura dos acusados.

Você também vai conhecer o caso do caminhoneiro que dirigiu por dezessete horas seguidas, sob o efeito da droga. Ele perdeu o controle da direção e matou cinco operários numa estrada. Feitos os exames, foi constatado que ele tinha consumido cocaína. Ainda assim, ficou apenas três dias na cadeia e acabou libertado.

Como a droga age no corpo do motorista? Como os reflexos e os sentidos são afetados? Quais os riscos do cidadão comum nas estradas? O que está sendo feito pelas autoridades? Veja neste domingo, no *Repórter Record*, logo após o *Domingo Espetacular*.

<http://noticias.r7.com/reporter-record/2012/02/28/veja-flagrantes-de-consumo-de-cocaina-por-caminhoneiros-no-reporter-record-deste-domingo-4/>

Edição do dia 27/03/2011 - Atualizado em 30/03/2011 17h18

Cocaína é comprada com cartão de crédito na beira de estradas

Fantástico percorreu 9,7 mil quilômetros, do Rio Grande do Sul ao Rio Grande do Norte, dentro de um caminhão. E flagrou imagens de prostituição, corrupção de policiais e tráfico de drogas.

Durante três semanas, a equipe do Fantástico cruzou o Brasil na boleia de um caminhão! Foram quase dez mil quilômetros, do Rio Grande do Sul ao Rio Grande do Norte. Flagramos de tudo! Barbeiragens terríveis, venda livre de drogas, corrupção policial e saques em caminhões acidentados. A reportagem mostra uma viagem por estradas que são terras de ninguém.

É uma barbeiragem atrás da outra. Os acidentes se multiplicam. Em Minas Gerais, a carga é saqueada na frente da equipe do Fantástico.

Para registrar flagrantes como os mostrados em vídeo, o Fantástico percorreu 9,7 mil quilômetros, do Rio Grande do Sul ao Rio Grande do Norte, dentro de um caminhão. Uma das constatações mais graves: drogas são vendidas livremente, na beira da estrada, e em postos de gasolina.

Cocaína tem até no cartão de [crédito](#)! O Fantástico revela também as falhas da fiscalização. E o que chegaram a dizer, em reuniões fechadas, duas autoridades que deveriam zelar pela segurança nas estradas. Tem até pedido pra aliviar multas de políticos.

Cocaína paga com cartão

São Paulo é o ponto de partida dessa reportagem especial. Viajamos num caminhão vazio, sem carga. Um produtor do Fantástico simula ser o ajudante do motorista. Outra parte da equipe vai num carro.

Perto do maior terminal de cargas da Grande São Paulo, na rodovia Fernão Dias, em Guarulhos, prostitutas se oferecem no meio da rua em troca de droga.

“Dá um dinheirinho pra gente pegar um pó pra gente acordar de verdade. Vocês não se arrependem, não”, diz uma mulher.

De repente, um homem aparece. Ele não diz quem é. Mas o tom é de ameaça. “Quero saber o que está acontecendo aqui”, afirma. A conversa tem que ser mais discreta. “Policiais estão por perto”, diz ele.

Nossa equipe vai embora logo depois. Em três semanas, passamos por estradas federais de 11 estados.

De São Paulo, fomos até Uruguaiana, no Rio Grande do Sul, fronteira com Argentina e Uruguai.

De lá, seguimos para o extremo oposto do Brasil - Natal, Rio Grande do Norte. De lá, voltamos para a capital paulista.

Geralmente, quem oferece drogas são os funcionários dos postos de combustíveis.

Em um da BR-101, em Itajaí, Santa Catarina o frentista quer vender cocaína.

Frentista : Quer pó?

Repórter: Tem pó? cocaína, né?

Frentista: É

O frentista diz que, depois do serviço, vai se encontrar com traficantes e que três caminhoneiros já encomendaram. Nosso produtor simula interesse.

Produtor: Tu leva onde eu estou?

Frentista: Onde que você vai estar?

Produtor: Naquele posto mais para trás.

Frentista: É para ali mesmo que eu vou entregar para os caras. Tem 3 me esperando.

O frentista ficou de levar a cocaína para outro posto. A equipe do Fantástico não vai comprar a droga. Só quer saber se ele vai cumprir com o combinado. À meia-noite, o frentista aparece, como havia prometido.

Em Itajaí, fica um dos maiores portos do país - o que explica a grande quantidade de caminhoneiros na região.

Fomos a outro posto de combustível - ainda na BR-101. Não demora muito e a cocaína aparece.

Repórter: Deixa eu ver. De quanto que é esse?

Frentista: R\$ 50.

Repórter: R\$ 50? Eu vou passar ali, tirar um dinheiro do caixa eletrônico.

Quando já íamos embora, o frentista insiste. É naquele posto de Itajaí onde se vende cocaína no cartão de crédito.

Frentista: Não quer passar aqui no posto? Que cartão que é?

Durante o dia, logo cedo, voltamos ao posto e encontramos o mesmo frentista vendendo cocaína.

Repórter: A qualquer hora do dia que eu venho aqui, eu posso pegar cocaína?

Frentista: Pode. Só chegar aí.

Repórter: Eu posso passar o cartão ali dentro?

Frentista: É. Eu peço pra passar ali.

Prostituição em Uruguaiana (RS)

Chegamos a Uruguaiana, fronteira com a Argentina. Na cidade gaúcha, fica o maior porto seco da América Latina. No imenso terminal de cargas, há caminhoneiros de todo o Brasil.

Quando anoitece, as casas de prostituição lotam. Contamos mais de 50. Há garotas de programa que aparentam ser menores. Mas, quando perguntamos a idade, a resposta é a mesma: 18 anos.

Segundo o Ministério Público, até uma menina de 11 anos já foi encontrada no local fazendo programas. As menores costumam ficar em locais escondidos - diz um caminhoneiro.

Repórter: Eu encontro umas novinhas pra lá? Umas de 15, 16 anos?

Caminhoneiro: Encontra. Lá, no terminal. Só que eles não te conhecem.

Repórter: Não vão apresentar assim?

Caminhoneiro: Ah, não vão, não vão.

Na região, também há muita oferta de droga, como cocaína.

Com cinco anos de profissão, um caminhoneiro tenta largar a cocaína e se internou numa clínica. “Em todo lugar, você acha. Fora a prostituição. Aí, vêm os amigos: ‘pô, dá um tirinho pra tu trabalhar mais um dia’. Depois que eu comecei, eu não parei mais”, lamenta.

Há 10 anos, o médico Anthony Wong desenvolve um trabalho de controle de uso de drogas em mais de 200 empresas. “A área de transporte é a área mais crítica. É onde o caminhoneiro está sob stress ou sob intensa pressão”, diz o toxicologista.

O laboratório dele faz mais de três mil testes de urina por mês.

“Do ano passado para cá, nós detectamos que a primeira droga a ser utilizada é justamente a cocaína. A imensa maioria dos acidentes hoje não são mais devido às condições da rodovia; 70% por causa de efeitos de substâncias químicas no cérebro, principalmente uso de drogas”, acrescenta o médico.

Drogas na estrada causam acidentes

Segundo a Polícia Rodoviária Federal, no ano passado foram 7.798 acidentes envolvendo caminhões nas estradas federais. Média de 21 por dia, quase um por hora. Ao todo, 2.885 pessoas se feriram. E 317 morreram só nos acidentes com caminhões.

Na BR-476, perto de União da Vitória, no Paraná, um acidente acaba de acontecer. “Eu vinha descendo, aí derrapou na pista, aí segurei no freio e começou a derrapar. Aí, não consegui segurar mais”, afirmou Arlindomar Nunes, caminhoneiro que provocou o acidente.

O caminhoneiro - que tem 25 anos de profissão e não aparentava ter usado drogas - invadiu a pista contrária e bateu de frente numa carreta. Um outro caminhão e um ônibus não conseguiram frear.

O ônibus, com 15 passageiros, tombou. Quinze minutos depois, o resgate chega.

Em três semanas de viagem, a rodovia onde mais flagramos acidentes foi a Fernão Dias, principal ligação entre São Paulo e Minas Gerais.

Perto de Belo Horizonte, há um congestionamento. O resgate segue em alta velocidade. É um acidente com um caminhão. Flagramos o momento exato em que uma carga de sucos é saqueada. As pessoas se arriscam para atravessar a pista.

“São três bombeiros só e essa multidão saqueando. Não tem como fazer nada”, diz o Cabo Vanderlei José de Araújo, do Corpo de Bombeiros de Minas Gerais.

A Polícia Rodoviária Federal ainda não tinha chegado ao local. O Fantástico teve que deixar o local e alguns saqueadores ameaçaram a nossa equipe.

Anoitece. Prostitutas cercam o nosso caminhão, na BR-381, perto de Ipatinga, em Minas. Três, que aparentam ser menores, puxam conversa com o nosso produtor que simula ser ajudante de caminhoneiro.

Repórter: Quanto que é o programa?

Prostituta: R\$ 10.

Uma das jovens vende pedras de crack por R\$ 10 e diz que muitos caminhoneiros compram na no local. Um caminhoneiro diz que já usou cocaína e crack. Agora, se recupera numa clínica.

“Adrenalina alta, vontade de usar mais e chegar no objetivo em pouquíssimo tempo. São Paulo-Rio, numa viagem de seis horas, fazia em 3 horas e 20 minutos. Só parava no posto para comprar mais droga”, assume um caminhoneiro, sem se identificar.

Drogado, ele já provocou um acidente grave. Não houve mortes, mas foi por pouco.

“Eu entrei num pânico, que eu estava sendo perseguido por alguém. Poderia ter matado uma família inocente”, reconhece o motorista.

“Vem um caminhão e o motorista drogado vê duplicidade nesse caminhão. Ele não sabe qual é o caminhão real e o virtual. Além disso, ele vai ter em determinado momento uma alucinação. Ele vai ver um bicho, uma pessoa que não está presente”, diz Dirceu Alves Junior, da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego.

Também flagramos a venda de crack na BR-101, perto de Maceió, Alagoas. Ao lado do traficante, várias crianças.

Desde 2008 - em parceria com a Polícia Rodoviária Federal - a faculdade de medicina da USP faz pesquisas sobre uso de drogas por motoristas de caminhão. Nessa pesquisa, feita com caminhoneiros na estrada, a droga mais consumida ainda é a anfetamina - chamada de rebite ou arrebite.

“Elas são estimulantes do sistema nervoso central. A pessoa fica mais alerta. Ela acha que ela pode fazer o que ela quiser no trânsito”, diz a professora Vilma Leiton, da Faculdade de Medicina da USP.

Anfetamina vendida pelo telefone

Durante nossa viagem de quase 10 mil quilômetros, sempre nos ofereceram o mesmo arrebite: o Desobesi, medicamento de venda controlada, inibidor de apetite.

Em um posto, na BR-116, em Campina Grande do Sul, Paraná, a anfetamina é vendida na farmácia, sem receita.

Funcionário da farmácia: R\$ 25 a cartela.

Repórter: R\$ 25? Posso ver? Quantos vêm?

Funcionário da farmácia: 15

Existe até disque-entrega de arrebite. Funciona em um posto da BR-116, na cidade de Poções, Bahia.

Frentista: Eu ligo pra minha mulher mandar o mototáxi trazer.

Repórter: É longe?

Frentista: Não, é rapidinho. Uns 5 minutos já está aqui.

Para o Fantástico tentar flagrar a negociação, a gente simulou que o nosso carro quebrou. Não demora muito e comprovamos: o disque-arrebite funciona.

Em um posto de gasolina na BR-381, em Campanha, Minas, compra-se anfetamina no Posto Alvorada no cartão de crédito, e sem receita médica. O funcionário ainda faz uma recomendação: “Você toma um. Depois de umas três horas, começa a dar o sono de novo, toma outro”.

“Teve um motorista que tomou tanta anfetamina e viu tanta bruxa no meio da estrada, que a carga dele que era de televisores, quebrou toda”, contou Vilma Leiton, professora da faculdade de Medicina da USP.

“É a lei da sobrevivência. Os horários e as premiações fornecidas pelas empresas que contratam os caminhoneiros estão obrigando eles a recorrer a esses entorpecentes para poder cumprir esses compromissos”, diz o presidente da Federação Nacional de Caminhoneiros Autônomos, Diumar Bueno.

Sobre a jornada de trabalho, os empresários têm uma proposta.

“A empresa séria não está explorando ninguém. O motorista dirige oito horas durante o dia, podendo chegar até dez horas. Ele teria que ter dez horas de descanso intrajornada. E, a cada quatro horas dirigida, ele teria que obrigatoriamente parar 30 minutos para um descanso”, destaca o diretor da Confederação Nacional do Transporte, Flávio Benatti.

No Nordeste, encontramos cenas de miséria. Em Rio Tinto, Paraíba, um lixão é a fonte de renda de crianças e idosos.

Um menino diz que não dá tempo de brigar. Em brejões, Bahia, famílias reclamam da fome. Ana Maria de Jesus, de 88 anos, diz que os motoristas têm ajudado muito.

Mesmo passando por 11 estados, durante três semanas, nosso caminhão foi parado uma única vez. Foi no posto da Polícia Rodoviária Federal da BR-290, a 50 quilômetros de Porto Alegre.

O policial apenas olha o documento. E nem verifica se o caminhão está carregado.

O carro em que viaja parte da nossa equipe também foi parado uma só vez, em um posto da Polícia Rodoviária Estadual, na via costeira, em Natal, Rio Grande do Norte. O PM fala que seremos multados por causa dos vidros escuros. Sem saber que se trata de uma reportagem, o policial pede ao nosso motorista que o acompanhe.

Policial: São de onde?

Repórter: De São Paulo. Eu sou turista.

Dentro do posto, ele pede propina.

Policial: Vou dar um jeito aqui para quebrar seu galho, entendeu?

Repórter: Tá bom.

Policial: Você desenrola aí?

Repórter: Quanto que é o café? R\$ 15 tá bom?

Policial: Tá.

O policial coloca o dinheiro no bolso. O Fantástico vai encaminhar a denúncia às autoridades do Rio Grande do Norte.

“Ele vai ter o direito da ampla defesa e do contraditório e no final, será dado o veredito pelo comando da corporação”, disse o comandante geral da PM no Rio Grande do Norte, o Coronel Francisco Araújo.

Cúpula da Polícia Rodoviária comprometida

E como agem alguns dos integrantes da cúpula da Polícia Rodoviária Federal? O Fantástico obteve gravações de duas reuniões.

Uma, com o coordenador geral de operações, Alvarez Simões; e outra, em áudio, com o superintendente do Ceará, Ubiratan Roberto de Paula.

Para cerca de 30 policiais, em 2006, o superintendente do Ceará fala de um deputado federal, que teve o carro apreendido e ficou furioso. Ele não revela o nome do político. “Isso vai repercutir lá dentro do Congresso Nacional”, diz na gravação.

Ubiratan Roberto de Paula pede aos colegas uma tolerância especial antes de multar políticos e empresários, chamados de parceiros. “Um parceiro. O que é isso? Você ter uma tolerância. Eu estou pedindo pra vocês tolerarem uma pessoa inabilitada? Eu não estou pedindo. Mas que vocês usem o bom senso”, afirmou

Procuramos Ubiratan de Paula quarta-feira passada. No mesmo dia, ele pediu demissão do cargo. Alegou motivo de saúde e disse que jamais solicitou a qualquer policial que não aplicasse multa.

Alvarez Simões, do primeiro escalão da Polícia Rodoviária Federal. O coordenador geral de operações fala em uma reunião só com policiais, em novembro passado (veja no vídeo). Entre os assuntos, o envio de policiais rodoviários para ajudar no combate a criminosos e na ocupação do Morro do Alemão, no Rio de Janeiro.

“A gente vive dessa imagem, dessa imagem que, quem é especialista sabe, não resolve. O que resolve é a coisa paulatina, todo dia. Mas, para dar uma resposta para opinião pública, tem que fazer a firula. Então, estamos lá fazendo a firula com todo mundo”, assume.

No dicionário, firula quer dizer rodeio, floreio. Procurado pelo Fantástico, o coordenador geral deu a seguinte explicação.

Alvarez Simões: Firula é um jargão nosso, um jargão interno, que diz respeito a uma atividade diferenciada com maior número de efetivo, que tem como objetivo mostrar uma presença maior. Para que a sociedade sinta essa percepção de estar segura.

Repórter: Não é no sentido pejorativo, então?

Alvarez Simões : De modo algum.

Em nossa viagem, passamos por mais de 70 postos da Polícia Rodoviária Federal. Não vimos ninguém sendo fiscalizado.

Além disso, o Fantástico encontrou três postos em completo abandono. Em um deles, em Terra de Areia, Rio Grande do Sul, a impressão é que as pessoas saíram às pressas, deixando para trás papelada e peças de bafômetros. Aparentemente eram peças novas, abandonadas, jogadas.

“O relato de todos os colegas, Brasil afora, é que a Polícia Rodoviária Federal, infelizmente está parada, em virtude da falta de efetivo e a falta de planejamento administrativo”, afirma Tássio Melo da Silveira, presidente do Sindicato dos Policiais Rodoviários Federais.

Em postos de Sergipe, Paraíba e Pernambuco, carros apreendidos - que deveriam ser leiloados - ficam esquecidos nos pátios. Um deles fica em Aracaju.

É impressionante como o mato já tomou conta de todo o local. A direção geral da Polícia Rodoviária Federal não quis gravar entrevista. Escalou para falar o coordenador Alvarez Simões - o mesmo que aparece na gravação falando em firula.

“O efetivo é muito abaixo da demanda. O nosso efetivo hoje gira em torno de nove mil policiais. Qualquer estrada é vulnerável. Os números demonstram essa fiscalização. Diariamente, são mais de 25 mil procedimentos de fiscalização, são mais de 80 toneladas de apreensão de maconha por ano. Mais de 100 toneladas de cocaína”, explica.

A Polícia Rodoviária Federal é subordinada ao Ministério da Justiça. Mostramos para o ministro

os flagrantes de venda de drogas e de postos abandonados. Ele também viu as duas gravações obtidas pelo Fantástico.

“A postura que foi aqui vista das autoridades que dirigem este órgão é realmente inaceitável. Abriremos apuração devida através de sindicância e abriremos processos disciplinares para punir autoridades que não se comportam a altura das responsabilidades que a instituição exige”, afirma o ministro da Justiça José Eduardo Cardozo.

Durante essa reportagem, encontramos dezenas de maus exemplos. Já o seu Nilton Clemente Mina diz que nunca se envolveu em acidentes nem usou drogas. Está há 28 anos na estrada e o filho dele já decidiu: vai seguir os passos do pai.

Repórter: Qual a primeira dica que o senhor passou pra ele já?

Caminhoneiro Nilton Clemente Mina: primeiro, ter cuidado. Não adianta botar muita pressão demais e aí depois não aguentar. Aí, acontecem os acidentes.

“Nós não temos uma fiscalização adequada, nós não temos um controle de saúde desses indivíduos”, diz Dirceu Rodrigues Alves Junior, da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego.

“Droga. Isso é a principal causa de acidentes que está matando os nossos motoristas nas estradas”, destaca o toxicologista Anthony Wong.

Neste domingo a assessoria do ministro da Justiça José Eduardo Cardoso informou que Alvarez Simões, o coordenador de operações da Polícia Rodoviária Federal, foi exonerado. Simões apareceu na reportagem dizendo que o envio de policiais rodoviários para ajudar na ocupação do Morro do Alemão, no Rio, teria sido uma firula.